

Arc Express

débat public sur le métro de rocade

DOSSIER DES ÉTUDES

Étude Pôles d'échanges SNCF/ Arc Express (SNCF)



AVERTISSEMENT

Les études préalables, dont fait partie le document qui suit, ont été réalisées en 2008-2009 afin d'élaborer le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales présenté au Conseil du STIF en juillet 2009 et qui a servi d'appui à la constitution du dossier de saisine de la Commission nationale du débat-public.

Ces études avaient pour objet premier de valider la faisabilité du projet Arc Express.

Réalisées par différents prestataires du STIF, elles ne portent pas nécessairement la position retenue in fine par le STIF dans le dossier du maître d'ouvrage élaboré pour le débat public, ce dossier étant aussi le fruit d'une maturation des sujets au sein des équipes du STIF, éclairée par ces études mais également le fruit d'échanges avec les partenaires du projet.

Dans ces études préalables, plusieurs éléments ont pu être retenus comme des postulats permettant un chiffrage du projet ou servant de base aux études de trafic. Il en va par exemple du positionnement des stations intermédiaires évoqué dans certains rapports.

Ces choix a priori n'avaient qu'une visée méthodologique. Seules les étapes de concertation à venir permettront de définir les caractéristiques et les tracés précis du projet Arc Express.

Si le STIF décide de poursuivre le projet à l'issue du débat public, de nouvelles études approfondies seront menées en vue de l'enquête publique, puis lors de l'élaboration de l'avant-projet détaillé.

Contenu du dossier des études :

- >> Perspectives de croissance urbaine (IAU) ;
- >> Etudes des enjeux transports et études de trafic (STIF) ;
- >> Etude des points de maillage potentiels (RATP) ;
- >> Etudes des pôles d'échanges SNCF/ Arc Express (SNCF) ;
- >> Etude d'une solution de système de transport en synergie technique avec les réseaux ferrés RATP (RATP) ;
- >> Etudes de systèmes de transport (SETEC TPI / XELIS) ;
- >> Etudes d'insertion de tracés, d'impact sommaire et rédaction du DOCP (SETEC TPI / XELIS / INGEROP) ;
- >> Synthèse et extraits du rapport études exploratoires des modalités de financement du projet Arc Express liées aux retombées économiques du projet s'agissant des aspects « montages contractuels » et « financement du projet » (DS Avocats / SP2000 / Paul Hastings / KPMG / Atis Real / Arcadis) ;

ETUDES DES PÔLES D'ÉCHANGES SNCF / ARC EXPRESS



Gare du Vert de Maisons



LA GARE DU VERT DE MAISONS

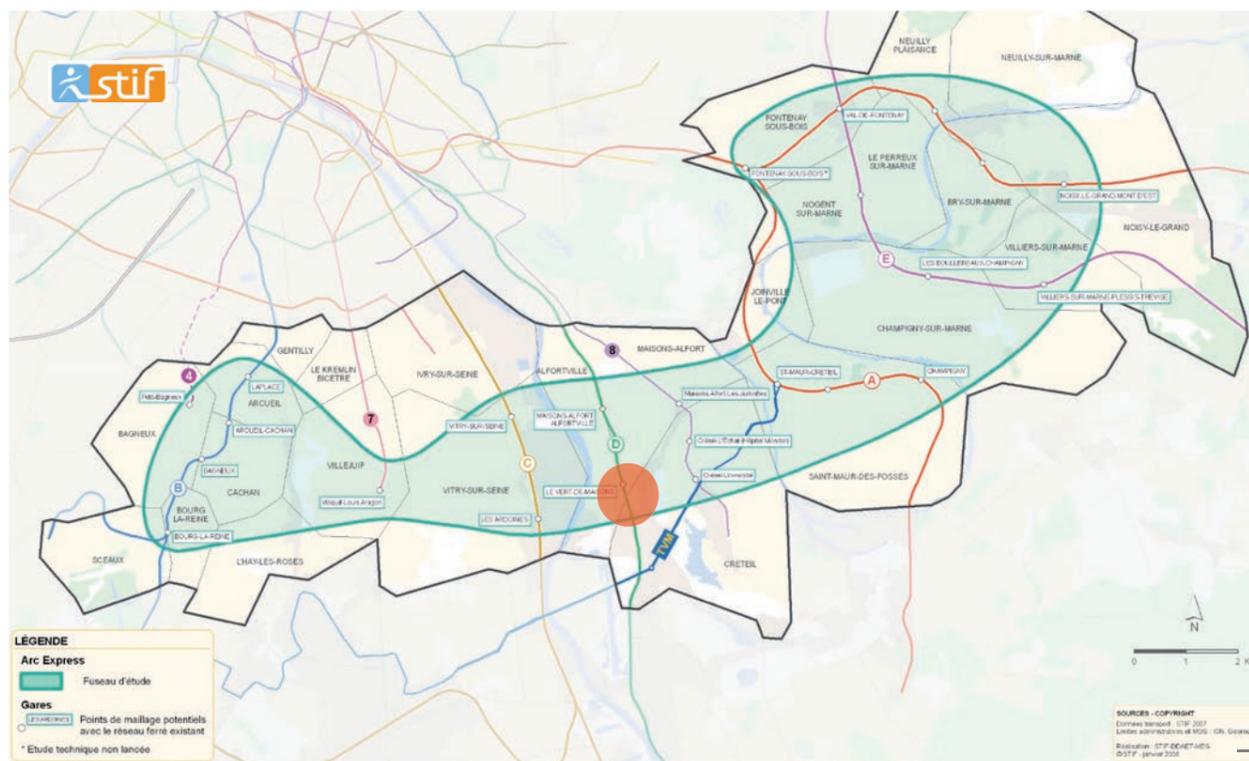
SITUATION

La gare de Vert de Maisons se trouve partiellement sur les communes d'Alfortville et de Maisons Alfort, dans le département du Val-de-Marne, dans la proche banlieue Sud de Paris. La configuration géographique est similaire à la station voisine de Maisons Alfort Alfortville. Alfortville qui longe la Seine à l'Ouest et Maisons Alfort qui est bordée par la Marne sont limitrophes à Créteil. En outre, Choisy-le-Roi se situe tout à fait au Sud d'Alfortville.

Le RER D s'arrête dans cette station et rejoint les gares de Melun, Malesherbes, Corbeil Essonnes, Creil et Orry-la-Ville.

C'est dans la zone 3 de la Carte Orange que se situe la gare de Vert de Maisons.

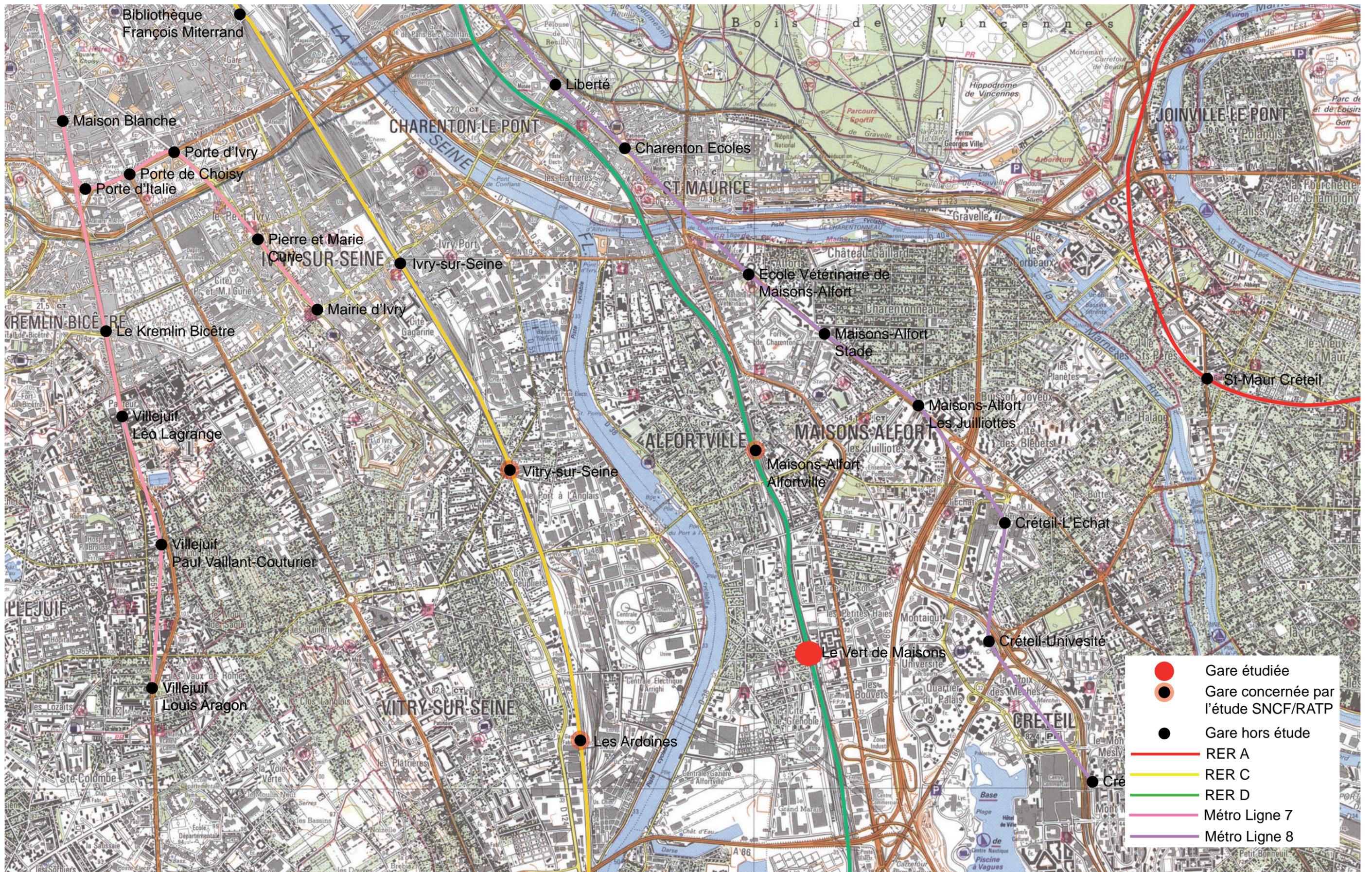
La gare accueille 6 685 voyageurs entrants et 158 trains par jour ouvrable de base.



Arc Sud-Est :
RER A Val de Fontenay -
RER B Bourg la Reine



Photographie aérienne



- Gare étudiée
- Gare concernée par l'étude SNCF/RATP
- Gare hors étude
- RER A
- RER C
- RER D
- Métro Ligne 7
- Métro Ligne 8

LA GARE DU VERT DE MAISONS

DESSERTE DE SURFACE

La gare n'est pas directement desservie par les bus.

La ligne de bus la plus proche, exploitée par la RATP, est à 500m environ.

Par ailleurs, le bus Noctilien N132 dessert ce pôle.

Ligne	Desserte	Offre		Amplitude (à la station)	Fréquences moyennes		
		Jour	Soirée		HP /	HC /	Soirée
181	Ecole Vétérinaire – Créteil La Gaîté						
En passage	Direction Ecole Vétérinaire	Lundi au	non	5h27 – 21h28	10 min	20 min	-
	Direction Créteil La Gaîté	Dimanche		5h55 – 21h54	10 min	20 min	-

VOIRIE ET CIRCULATION

Les rues de part et d'autres des voies ferrées constituent une desserte locale ne pouvant accueillir des lignes d'autobus (voies étroites et à sens unique).

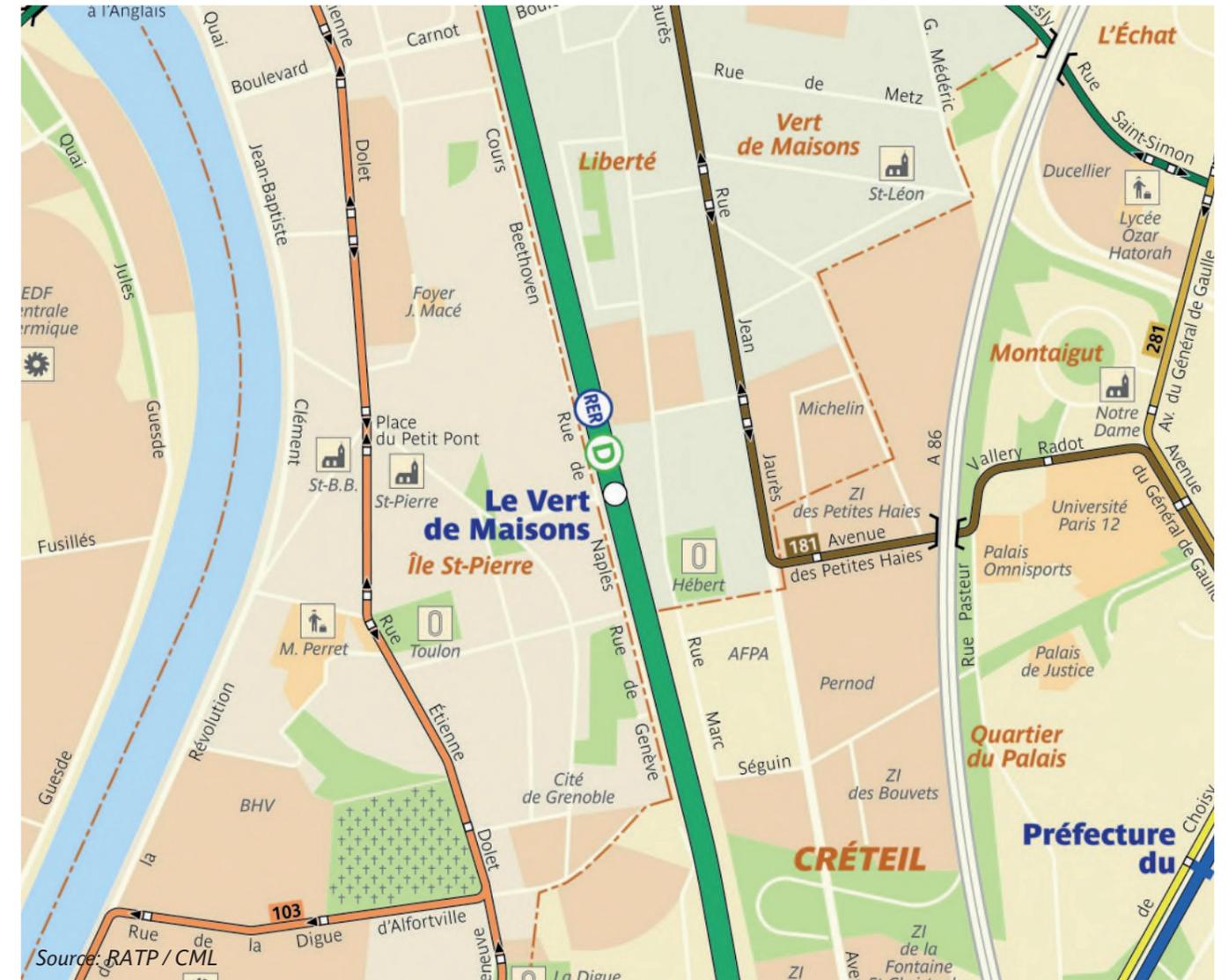
Il n'existe pas de voirie principale perpendiculaire aux voies ferrées assurant un maillage entre la rue Etienne Dolet à Alfortville et la rue Jean Jaurès à Maisons Alfort.

IMPLANTATION DES POINTS D'ARRET

La ligne 181 assurant une relation vers Créteil (Universités, Préfecture) permet des échanges avec la ligne D du RER et ce malgré un éloignement non négligeable des points d'arrêts.

La ligne 103 est trop éloignée de la gare pour en assurer la desserte.

Il n'y a pas de gare routière à proximité et pas d'opportunité d'en créer en surface.





Source: Orthophoto STIF

LA GARE DU VERT DE MAISONS

ACCESSIBILITE

La gare de Vert de Maisons est une gare aérienne, en talus. Elle est composée d'un quai central principal et de deux quais latéraux secondaires.

Un souterrain public principal relie les deux communes limitrophes. Côté Alfortville, l'accès se fait de plain pied depuis la rue de Naples. Un espace public planté dans la continuité du souterrain rejoint l'avenue de la Liberté, côté Maisons-Alfort. De ce côté, un sentier longeant les voies ferrées a été aménagé.

Dans le souterrain, à mi chemin, se situent le bâtiment voyageur et l'accès au quai central, derrière une ligne de CAB. Juste avant la sortie côté Alfortville, un escalier dessert le quai 2. L'utilisation du troisième quai est exceptionnelle.

A l'autre extrémité de quai, un souterrain secondaire accessible de part et d'autre par des escaliers, permet l'accès au quai central uniquement.

Aucun ascenseur ne permet d'accéder aux quais. Le cheminement des handicapés moteurs sur les quais est très difficile. De part et d'autre du souterrain, des rambardes en quinconce restreignent l'accès aux personnes se déplaçant à pied. Côté Maisons-Alfort, un abri est réservé au stationnement des vélos.

La gare est accessible de niveau 2.

LE VERT DE MAISONS				
ESPACE	ANALYSE PMR SIMPLIFIEE*	EXISTANT	PROJET	HORIZON ARC EXPRESS
0 PÔLE D'ECHANGES				
	Cheminement d'accès ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs			
1 PARVIS				
	Cheminement d'accès ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	OUI	-	OUI
2 BÂTIMENT VOYAGEURS				
	Cheminement d'accès vers ouvrage de franchissement des quais ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	OUI	-	OUI
3 ACCESSIBILITE AUX QUAIS				
	Cheminement vers quais équipé d'ascenseurs	NON	-	A REALISER
4 LES QUAIS				
Quai 1	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	NON	-	A REALISER
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	NON	-	
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	NON	-	
Quai 2	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	OUI	-	A REALISER
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	NON	-	
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	NON	-	

* L'analyse s'est concentrée sur les points nécessitant des interventions lourdes de génie civil :

- ♦ implantation d'ascenseurs sur les ouvrages de franchissement
- ♦ élargissement de quais ou reprise de trémies et des ouvrages de franchissement pour assurer les largeurs de cheminements PMR

01_Accès à la gare par la rue de Naples



02_Accès à la gare par l'Est

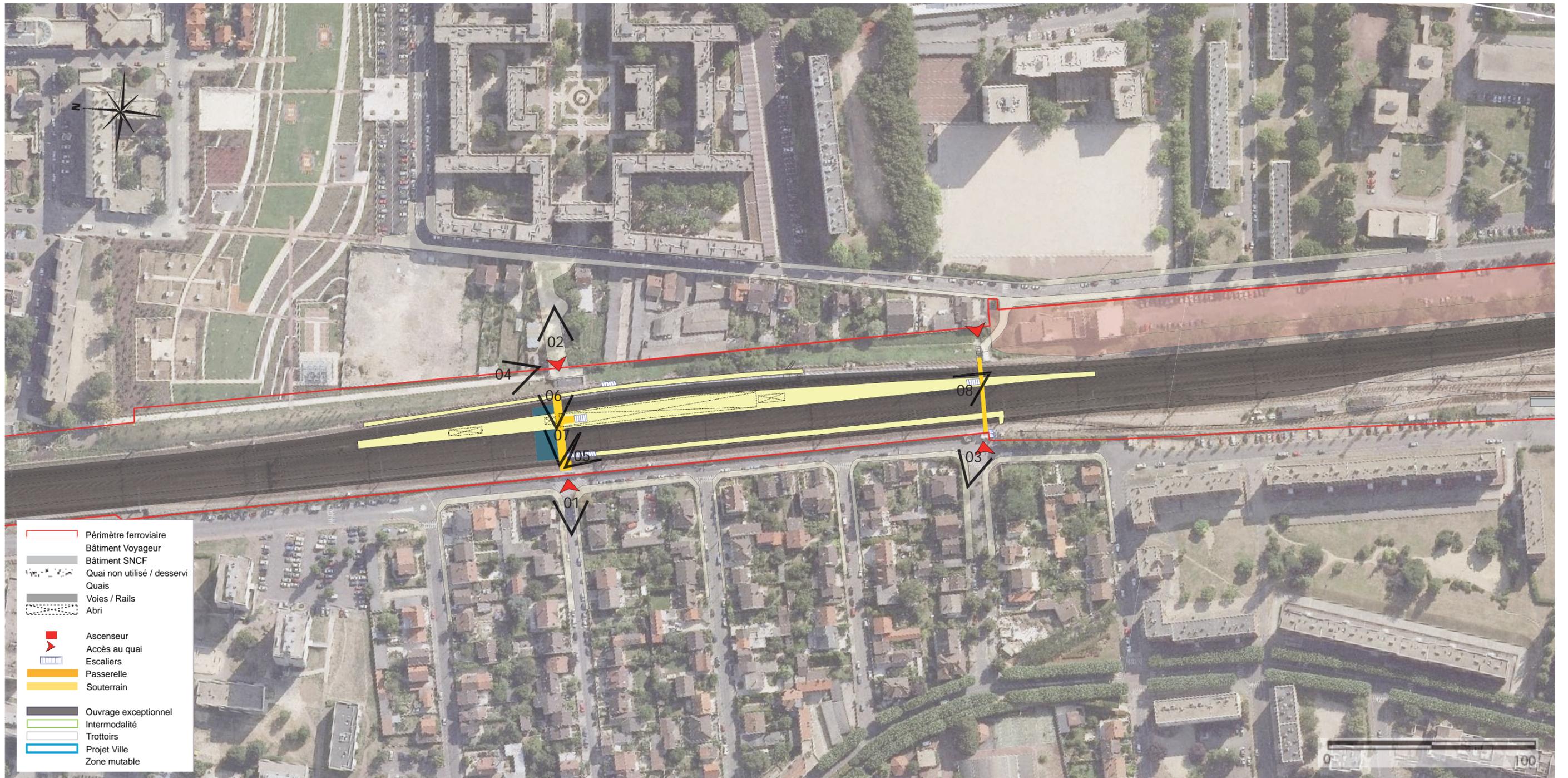


03_Accès au souterrain public rue de Naples



04_Chemin longeant les voies ferrées à l'Est





05_ Accès au quai 2 par le souterrain

06_ Intérieur du souterrain et Bâtiment voyageur

07_ rambarde en quinconce aux accès du souterrain

08 Souterrain secondaire



LA GARE DU VERT DE MAISONS

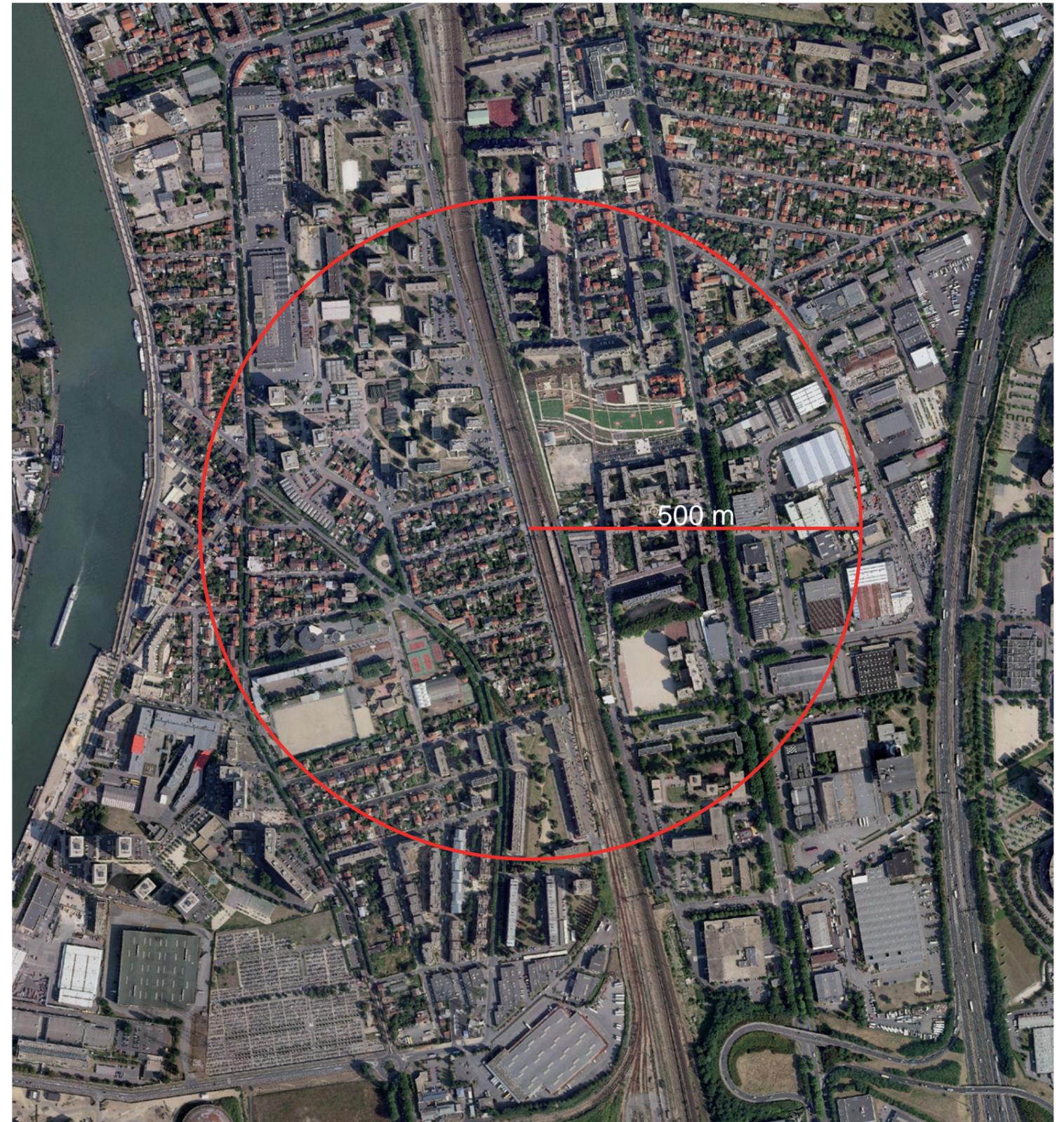
ANALYSE

La station Le Vert de Maisons est surélevée d'environ 6 mètres par rapport au niveau de la voirie.

Elle est maintenue par des talus à l'Est et par des murs de soutènement le long de la Rue de Naples, à l'Ouest.

L'emprise ferroviaire sépare clairement deux quartiers d'une densité moyenne, mais les relie grâce à un souterrain et un large passage public.

A l'Ouest, un projet urbain en cours de réalisation limite considérablement l'expansion potentielle de l'emprise ferroviaire.



Insertion de la gare dans son contexte



01_ Talus à l'Est de la gare



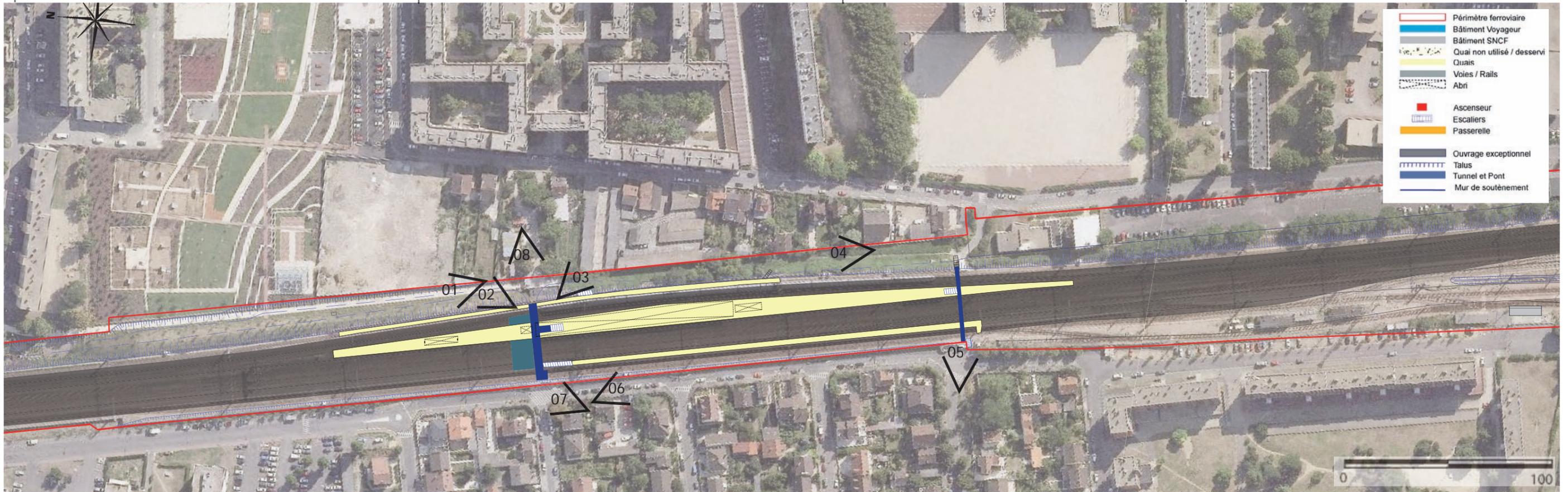
02_ Talus à l'Est et projet urbain en cours de réalisation



03_ Talus à l'Est



04_ A l'Est les voies sont entièrement bordées de talus



05_ L'accès au souterrain secondaire s'insère dans le mur de soutènement

06_ Rue de Naples: mur de soutènement

07_ Accès à la gare dans le mur de soutènement

08_ L'entrée de la gare s'insère dans les talus



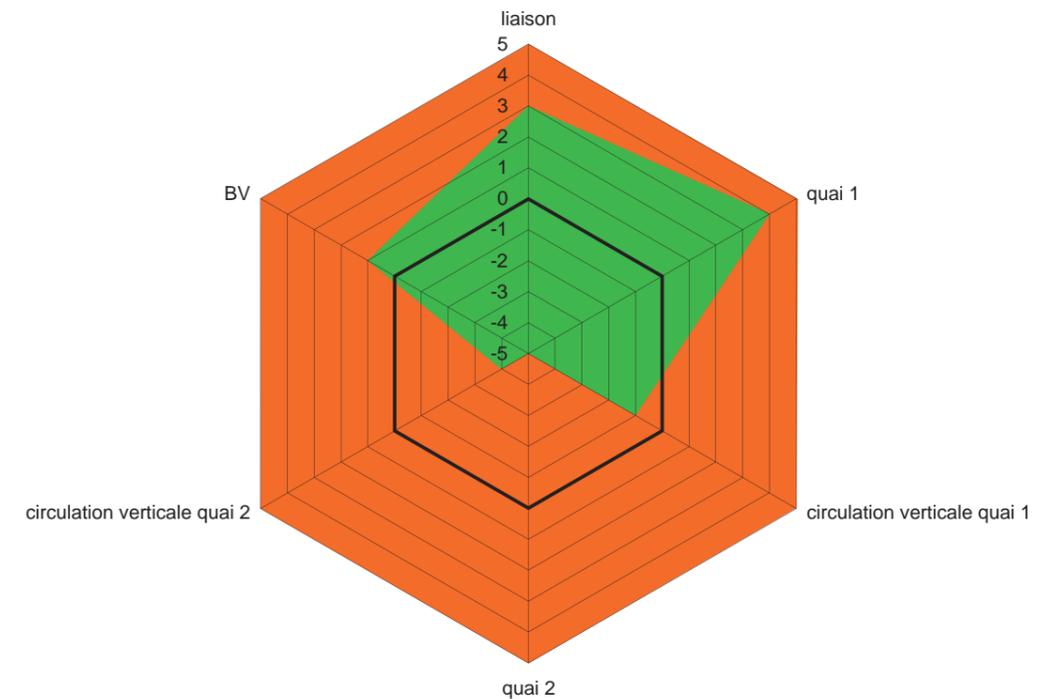
LA GARE DU VERT DE MAISONS

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	35	260	295	9	130	139
sens impair	223	54	277	56	27	83
2 sens	117	92	209	29	46	75

espaces		circulations horizontales			circulations verticales				CAB	S (m²)	indice de confort	remarques	
		passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM		Asc					rampe
capacité unitaire (pers/min/m)		40	40	40	55	M 80	D 100		40				
accès ville	direct	quantité											
	quais	largeur minimale (m)											
		capacité théorique (pers/min)											
via BV ou liaisons	quantité		1										
	largeur (m)		4,1										
		capacité théorique (pers/min)		164									
BV									32	4,8			
accessibilité aux quais (liaisons)	quantité		1										
	largeur minimale (m)		4,1										
	capacité théorique (pers/min)		164						non			TYPE 1	
	charge actuelle		113										
	réserve de capacité		31%										
quais	1	quantité		1		1							
		largeur minimale (m)		6,9		3,5							
		capacité théorique (pers/min)		276		193				0		oui	
		charge actuelle		148		221							
		réserve de capacité		47%		-15%							
	2	quantité		1		1							
		largeur minimale (m)		1,2		1							
		capacité théorique (pers/min)		48		55				0			
		charge actuelle		83		83							
			réserve de capacité		-73%		-51%						
vers Corbeil													

Il est important de noter que les circulations verticales permettant l'évacuation des quais sont saturées. Le quai 2 est également fortement saturé. Le quai central et le souterrain présentent encore quelques réserves de capacité.

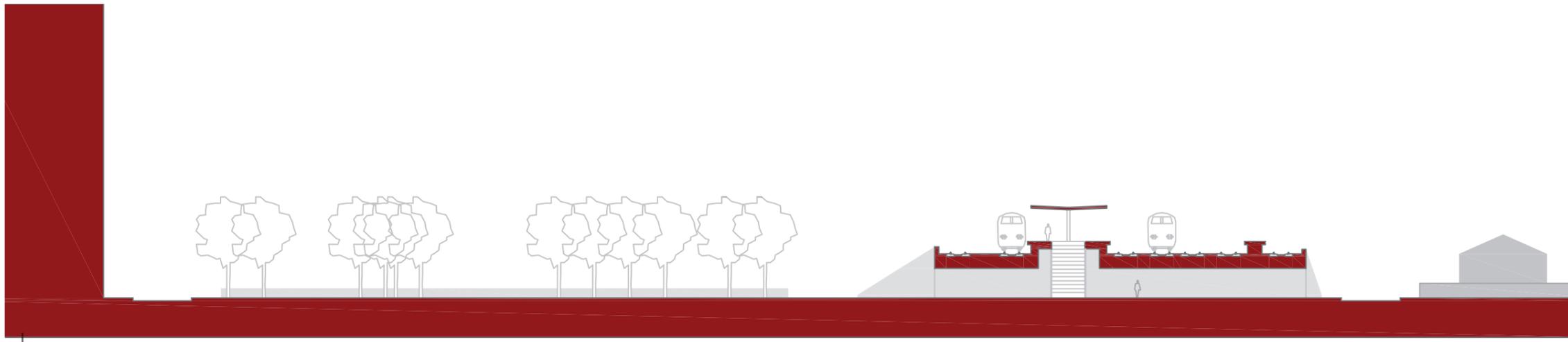


NB : - en l'absence de comptages aux accès, les accès secondaires ne sont pas pris en compte
 - quai central : charge est égale à 2 trains
 - ramené à la minute, le flux montant est évalué à 25% de l'effectif
 - ramené à la minute, le flux descendant est évalué à 50% de l'effectif

liaison	3
quai 1	4
circulation verticale quai 1	-1
quai 2	-5
circulation verticale quai 2	-4
BV	1

légende notation

BV	réserve
-5	≤-60%
-4	-60%≤-45%
-3	-45%≤-30%
-2	-30%≤-15%
-1	-15%≤0%
1 0 ≤ 5	0%≤15%
2 5 ≤ 10	15%≤30%
3 10 ≤ 15	30%≤45%
4 15 ≤ 20	45%≤60%
5 20 ≤	60%≤

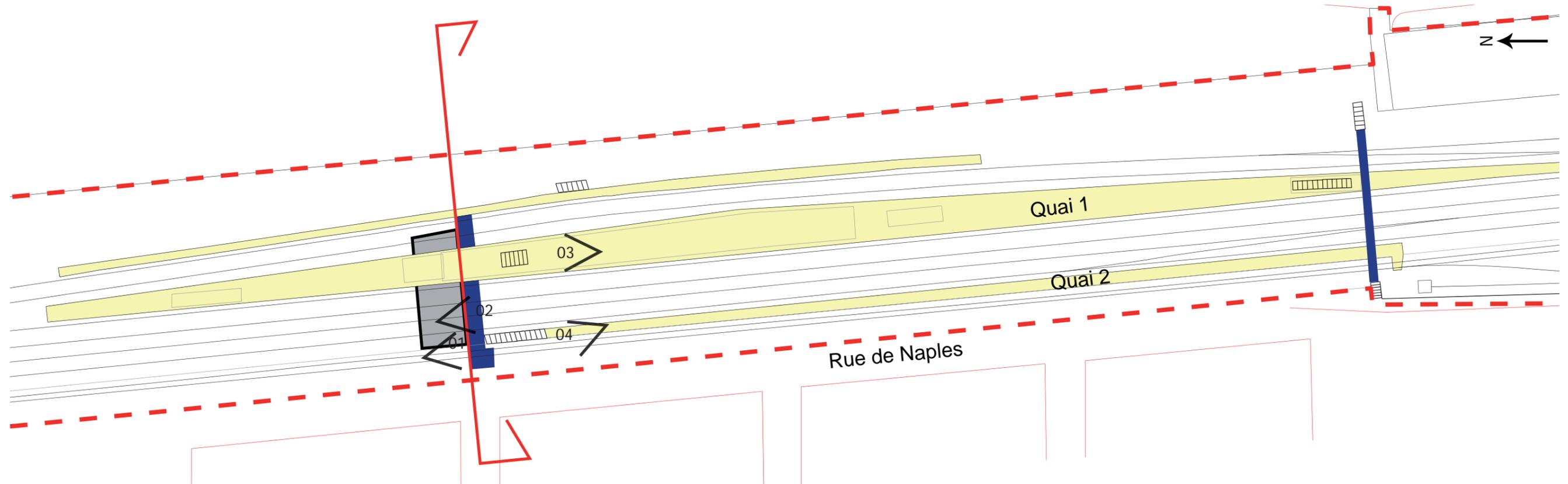


Plan de l'Existant

- Limite Gare RFF/SNCF
- Bâtiment Voyageur
- Escaliers
- Escaliers mécaniques
- Rampe d'accès
- Ascenseur
- Souterrain
- Quais
- Abri
- Coupe sur la gare

0 25 50 m

Coupe sur le souterrain, échelle 1/500

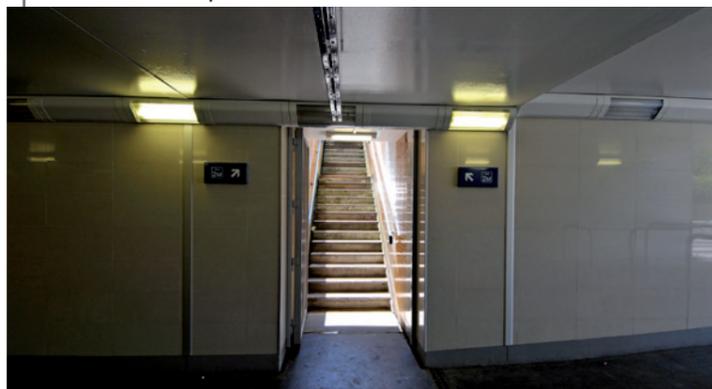


01_Accès au quai 2

02_Contrôle Automatique des Billets

03_Escalier vers le souterrain

04_Escalier vers le souterrain



LA GARE DU VERT DE MAISONS

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



Actuellement, la gare est saturée, tant au niveau des circulations verticales que du quai.

ACCESSIBILITE



La gare est accessible de niveau 2, ne disposant pas d'ascenseur. Aucun projet de mise en accessibilité n'est programmé.

NOTE DE COMPLEXITE



Au regard de la configuration de la gare, la transformation du quai central, en vue d'améliorer la capacité et l'accessibilité des personnes se heurte à des travaux lourds sur les voies ferrées.

